

Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései

A Selyemút történeti háttere

Már az ókorban is hálózatok jöttek létre a Mediterráneumban, Közép-Keleten, Indiában és Kínában található gazdasági centrumterületek között. A világ legkiterjedtebb kereskedelmi útvonalhálózatát a Kr. e. II. század tájékán létrejött Selyemút alkotta, amely túl azon, hogy a nyugati és a keleti világ nagy birodalmainak találkozási helye volt, egyfajta gazdasági tengelyként is működött. Így jelentősége messze túlmutatott gazdasági és kereskedelmi szerepén (ESZTERHAI V. 2016a).

A Selyemút, pontosabban Selyemutak (die Seidenstrassen) kifejezést Ferdinand Freiherr von Richthofen, német földrajztudós használta először 1877-ben, nevet adva egy olyan földrajzi, gazdasági, kulturális és történelmi jelenségnek, amely akkor már több mint 2000 éve létezett és működött. A többes szám használata azért is indokolt volt, mert a Richthofen által leírt úthálózat elemei a történelem során folyamatosan cserélődtek, változóban voltak (CHRISTIAN, D. 2000). Az elnevezés ugyanakkor ma már kissé félrevezető lehet, hiszen bár a selyem kétségtelenül a szóban forgó kereskedelmi hálózat egyik legfontosabb terméke volt, számos más árucikk is eladásra került, a selyem pedig a középkor végére elvesztette kivételes helyzetét azzal, hogy már szinte bárhol a világon előállíthatóvá vált (HORVÁTH Z. – KISS A. 2016).

Több mint egy évezredes virágzás után a tengerhajózás forradalma, rajta keresztül pedig a nagy földrajzi felfedezések következtében a Selyemút elvesztette globális jelentőségét. A tengeri kereskedelemről származó anyagi haszon és a kereskedelmi útvonalak ellenőrzése óriási hatalmat adott az európai országok számára, különösen igaz ez a korabeli Brit Birodalomra. A XX. század elejére azonban a britek hatalmi pozíciója megingott, nem voltak képesek tartani a lépést két szárazföldi hatalom, Németország és Oroszország dinamikus fejlődésével. ekkoriban még úgy tűnt, hogy az addigra viharos gyorsasággal terjedő vasút is alaposan átrendezte a világ közlekedési viszonyait, komoly konkurenciát jelentve a tenger uralására épülő nagyhatalmak számára, és részben áthelyezve a súlyt a szárazföldre. Eurázsia teljes birtoklását azonban sem Németország, sem a Szovjetunió nem volt képes elérni. Ennek egyik oka az Amerikai

Egyesült Államok és Nagy-Britannia politikája, másik pedig a szárazföldi (vasúti és közúti) szállítás tengerivel szembeni gyenge versenyképessége és hatékonysága volt. A XX. század közepére geopolitikai szempontból az USA egyértelműen a világ vezető hatalmává vált, melyben jelentős szerep jutott a világtengerek feletti hatalomgyakorlásának.



1. ábra: A történelmi Selyemút és a hozzá kapcsolódó fontosabb kereskedelmi útvonalak

Forrás: UNESCO 1999 alapján Varga Ágnes szerkesztése

Kína a XVI. századtól kezdve eurázsiai szinten nem jelent meg érdemi szereplőként. A korábbi elzárkózás és gazdasági gyengélkedés tekintetében a XX. század végére állt be változás. Az 1978-ban útjára indult „Reform és Nyitás” politikájának eredményeként az ország tengerparti területein történelmi léptékben is ritkán látott gazdasági növekedés indult meg. Az ország gazdaságának növekedése ugyanakkor egyre nagyobb kihívást jelentett az Egyesült Államok számára. A kínai vezetés, tartva az USA

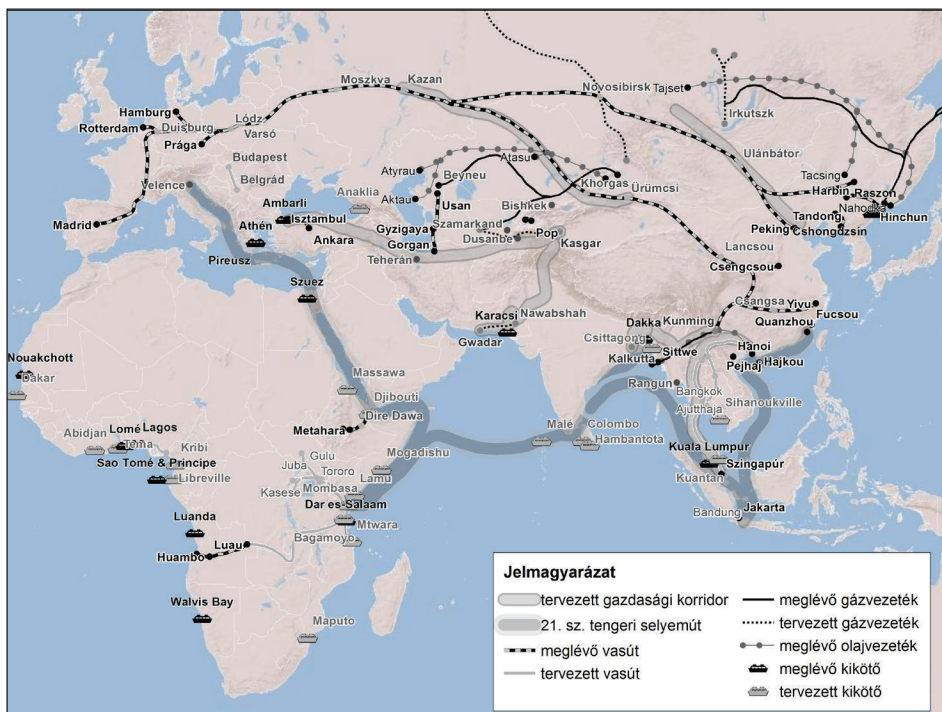
közbeavatkozásától, „alacsony aktivitású” külpolitikát kezdett folytatni, ezáltal a lehető legjobban elfedve a rohamos gazdasági növekedést. A 2008-ban kezdődött világgazdasági válság azonban rávilágított Kína megváltozott gazdasági szerepére. Erre válaszul, az Egyesült Államok 2011-re új geopolitikai koncepciót dolgozott ki „Pivot to Asia” (Fordulat Ázsia felé) néven, melynek célja egyértelműen Kína előre törésének ellensúlyozása. Ennek hatására Kína lépéskényszerbe került: A dinamikus növekedés folytatásához az ázsiai óriásnak jó és békés nemzetközi kapcsolatokra van szüksége. Ennek eredményeként jött létre az Egy Övezet, Egy Út (One Belt, One Road – OBOR) kezdeményezés, amely érzékelhetően véget vet a korábbi visszafogott kínai külpolitikának (ESZTERHAI V. 2016a).

Az Új Selyemút kezdeményezés háttere

2013. szeptember 7-én Hszi Csin-ping elnök a kazahsztáni Nazarbajev Egyetemen tartott beszédében bejelentette a Selyemút Gazdasági Övezet Közép-Ázsiával közösen történő létrehozását (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2013a; ZENN, J. 2015). Egy hónappal később az indonéz parlamentben az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank (Asian Infrastructure Development Bank – AIIB) és a XXI. századi Tengeri Selyemút létrehozásáról beszélt. Ez a két esemény tekinthető a kiindulópontnak, mellyel Kína útjára indította az Új Selyemút (későbbi nevén Egy Övezet, Egy Út) kezdeményezést, mely 2013 novemberében a Kínai Kommunista Párt által elfogadott 2020-ig érvényes átfogó reformtervbe is bekerült (HUANG, Y. 2016). A projekt, amelyet a kínai külpolitika kiemelt prioritásként kezel, húsz éven belül 64 országot, 4,4 milliárd embert és a világ GDP-jének 40 százalékát magába foglaló gazdasági együttműködési övezetet hozna létre, megkísérelve a világgazdaság tengelyének áthelyezését a tengerről a szárazföldre (PUTTEN VAN DER, F.-P. et al. eds. 2016; HOFMAN, B. 2015; CSIZMADIA N. 2016). Az Új Selyemút megvalósulása újra pozícionálná Kína ázsiai, afrikai és európai kapcsolatait, valamint visszaállítaná Eurázsia egykori fontos geopolitikai szerepét. A megvalósítás első szakasza 2016 és 2020 között várható (HUANG, Y. 2016). A projekt a látszat ellenére korántsem hirdeti azonban a tengeri szállítás teljes mellőzését, amire ékes bizonyíték az úgynevezett XXI. századi Tengeri Selyemút létezése (SCOTT, R. 2016).

Az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezés nem kapott egy szigorú, hivatalos definíciót, az érdekelt vagy érintett országoknak sincs egy

zárt, taxatív listája. Ebből a szempontból egy nyílt meghívásos politikai kezdeményezésként is felfogható. A kínai Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság, a Külügyminisztérium és a Kereskedelmi Minisztérium által kiadott „Elképzelések és lépések a Selyemút gazdasági övezet és a XXI. századi Tengeri Selyemút közös kiépítésével kapcsolatban” című dokumentumból kiderül, hogy az övezet a szárazföldön hat folyosóból áll (Új Eurázsiai „Földhíd”, Kína–Mongólia–Oroszország, Kína–Közép-Ázsia–Nyugat-Ázsia, Kína–Pakisztán, Banglades–Kína–India–Myanmar, Kína–Indokínai-félsziget) (NDRC 2015).



2. ábra: Az Új Selyemút és a kezdeményezéshez kapcsolódóinfrastrukturális fejlesztések

Forrás: MERCATOR INSTITUTE FOR CHINA STUDIES 2015 alapján Varga Ágnes szerkesztése

A kezdeményezéssel kapcsolatos kínai akciótervek és a hivatalos kommunikáció (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2013a; 2013b; NDRC 2015) alapján a projekt fő célja a gazdasági fejlődéshez való hozzájárulás az egyes országok nemzetközi gazdasági vérkeringésbe

való bekapcsolásával. A kínai kormányzat részéről fontos kulcsszó még a konnektivitás, szabadabban fogalmazva az elérhetőség. A projekt fő fókusz területein túl annak hivatalos neve sem tisztázott: Az angol „One Belt, One Road” (Egy Övezet, Egy Út) elnevezés a „Silk Road Economic Belt” (Selyemút Gazdasági Övezet – Eurázsia átívelő gazdasági folyosó) és a „21st Century Maritime Silk Road” (XXI. Századi Tengeri Selyemút – Ázsiát Afrikával és Európával összekötő tengeri kereskedelmi útvonalak hálózata) elnevezések kombinációjára utal. Ennek ellenére a kínai kormányzat a „Belt and Road initiative (BRI)” (Övezet és Út kezdeményezés) nevet használja.

Európában a kínai kezdeményezéshez köthető nemzetközi kereskedelmi és kommunikációs folyosókat gyakran illetik a „New Silk Road”, vagyis Új Selyemút névvel (PUTTEN VAN DER, F.-P. et al. eds. 2016). Az Új Selyemút Övezet részben már létező, részben tervezés alatt álló közúti, vasúti, olaj- és gázvezetékek, valamint optikai kábelek hálózatából áll. Ehhez csatlakoznak ipari parkok, logisztikai központok és tengeri kikötők. Az infrastruktúra beruházásokon túl a program kereskedelmi, befektetési és pénzügyi együttműködések is magába foglal. Az Egy Övezet, Egy Út megvalósításában fontos szerep jut a kultúra, a kutatás és fejlesztés, valamint az oktatás területén történő együttműködésnek és a turizmus támogatásának is (NDRC 2015).

Az Új Selyemút, mint Kína új külpolitikai szerepvállalása

A földrajzi és pénzügyi kapcsolatépítési kezdeményezések mögött természetesen Kína külpolitikai és gazdaságpolitikai érdekei húzódnak. Nem egyszerű feladat ezek áttekintése. Általánosságban is elmondható, hogy az államok nemzetközi kezdeményezései érthetően nem fogalmaznak nyíltan a mögöttes motivációkról, a kínai hivatalos kommunikációs gyakorlat esetében ez még kevésbé elvárható. A kínai politikaalkotás formalizáltsága sem a jól dokumentált angolszász mintákat követi. A mögöttes motivációk feltárásában ezért leginkább a különböző külpolitikai és geoökonómiai elemző műhelyek interpretációira támaszkodhatunk. A kínai politikaalkotási fórumok munkájába azonban csak sajátos információs csatornákon keresztül lehet betekinteni, és a kínai nemzetgazdaságról közétett adatok érvényessége is gyakran megítélés kérdése. E tényezők közül következően a kínai szándékok feltárása és interpretálása nagymértékben kényszerűen spekulatív.

Egy, a kínai Nemzeti Fejlesztési és Reformtanács által kiadott elképzeléseket és lépéseket tartalmazó dokumentum (NDRC 2015) kiemeli, hogy az OBOR kezdeményezés teljes mértékben megfelel az ENSZ Alapokmányában lefektetett Békés Együttélés öt alapelveinek, az egymás szuverenitásának és területi integritásának kölcsönös tisztelete, az egymás iránti agresszió kölcsönös elkerülése, az egymás belügyeibe való be nem avatkozás, az egyenlőség és kölcsönös haszon, valamint a békés egymás mellett élés alapelveinek. A dokumentum az együttműködés terén öt fő célt fogalmaz meg. Az első ilyen cél a fejlesztéspolitikai koordináció. Ezen belül kiemelik a többszintű kormányközi együttműködések és kommunikáció, a kölcsönös politikai bizalom jelentőségét. A második cél a különböző létesítmények összekapcsolhatósága, amely nemcsak a fizikai infrastruktúra, hanem a különböző tervdokumentumok és műszaki szabványrendszerek összehangolását is jelenti. A harmadik cél az akadálytalan kereskedelem megvalósítása a csatlakozott országok között, amely alatt többek között a megbízható és szilárd üzleti környezet és háttér létrehozását értik, mely már részben átvezet a következő célhoz, a pénzügyi integráció megvalósításához. Utóbbi főleg a pénzügyi rendszerek és banki szolgáltatások összehangolását célozza. Ide tartozik többek között az Ázsiai Infrastrukturális Fejlesztési Bank és a Selyemút Alap létrehozása is. Az ötödik alapelv az emberek közötti kötelék megteremtése, amely végsősoron a kezdeményezés össztársadalmi támogatottságát hivatott elérni a csatlakozott országok intézményei és szervezetei közötti barátság és együttműködés elősegítésével (NDRC 2015).

Bár az Új Selyemút egyelőre nem tekinthető hivatalos, jól definiált stratégiának – és ha a kínai kormányon múlik, ami a kommunikációt illeti, ez valószínűleg így is marad – azonban kétségtelenül egy rendkívül kiterjedt elméleti keretrendszer, melynek alkalmazása, és gyakorlatba ültetése hozzájárul az Ázsián belüli, Ázsia és Európa, illetve Ázsia és Afrika közötti gazdasági integráció elmélyítéséhez (PUTTEN VAN DER, F.-P. et al. eds. 2016). Kína az Új Selyemút projekt kapcsán azt kommunikálja a nemzetközi közvélemény felé, hogy nem geopolitikai ambícióktól vezérelt szelektív pénzosztás történik, hanem olyan fejlesztések támogatása, amelyek elősegítik az infrastruktúra, a nyersanyagtermelés, az ipari és pénzügyi együttműködések fejlődését, és amelyek piaci alapú, megtérülő beruházások (CSIZMADIA N. 2016).

Az első számú vezető kommunikációja is ezt sugallja. Kína jelenlegi elnöke Hszi Csin-ping 2013-ban meghirdette hivatalos ideológiai programját, amely jól illeszkedik az úgynevezett „kínai álom” gondolkörébe, ezt egyébként hagyományosan minden pártvezetőnek „illik” folytatnia Kínában. A „kínai álom” lényegét tekintve a kínai társadalom kollektív reményét testesíti meg Kína nagyságának újjászületésére, melynek fenntartható jólétben élő polgárai elégedettek az életükkel, egyéni törekvéseiket pedig a közösséggel összhangban képesek megvalósítani. Az „amerikai álommal” való áthallások elkerülése érdekében a kínaiak hangsúlyozzák, hogy ellentétben azzal, a „kínai álom” kollektív, és az emberek egységén alapul (FEWSMITH, J. 2013). Hszi Csin-ping folytatja a Teng Hsziao-ping által megkezdett „Reform és Nyitás” politikáját, melynek keretében Kína fokozatosan csökkenti az állami szerepvállalást és átalakítja az állami tulajdonú vállalatokat.

Ezzel együtt véget vet a nagy előd alacsony aktivitású külpolitikájának, bár továbbra is elkötelezett a békés fejlődés mellett. Hszi Csin-ping szerint Kína ereje ma már lehetővé teszi a nemzeti érdekek védelme melletti erőteljesebb kiállást (ESZTERHAI V. 2016b). Az elnök 2013 márciusában Moszkvában tartott beszédében kiemelte, hogy a megváltozott világban a nemzetközi kapcsolatok „új típusának” kialakítására van szükség, melyben a legfontosabb értékek a harmónia, a békés fejlődés és a közös előnyök. Hszi Csin-ping a 2008 előtti politikai irányvonalhoz hasonlóan hangsúlyozta, hogy Kína fontosnak tartja az államok jogi egyenlőségét, az egymás belügyeibe való be nem avatkozást és a hegemonia elutasítását. A nagyobb hatalommal rendelkező állam nem diktálhat, a nagyobb és gazdagabb államoknak segíteniük kell a kisebbeket, ugyanakkor minden állam maga kell, hogy meghatározza saját fejlődésének útját (SOLDATKIN, V. 2013; MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2013b).

A Selyemút kezdeményezés kapcsán hivatalos kommunikációkból tehát kiolvasható a kölcsönös előnyök biztosításának szándéka, sőt akár a Kínán kívüli szereplők önzetlen megsegítése is. Továbbá látható az is, hogy a kezdeményezés szigorúan ideológiamentes. Az ideológiamentesség akár meglepő is lehetne a mára eszmeiségében ugyan eklektikussá vált, de azért még mindig erős szocialista meghatározottságokkal bíró kínai közpolitikákból és gazdaságpolitikákból kiindulva. Annak tükrében

ugyanakkor mindez nem jelent változást, hogy Kína külpolitikája – egyes szomszédsági politikai jelenségeket nem számítva – már hosszú évtizedek óta az ideológiamentes gazdasági kooperációkra koncentrál. Az ideológiamentesség, a kölcsönösség és a segítségnyújtás szándéka olyan tényezők, amelyek egy nyitott meghívásos kezdeményezést sugallnak.

Mindezek alapján egyes megközelítések szerint Peking sokkal inkább kiegészíteni kívánja a mai világrendet, mintsem felülvizsgálni azt (GODEMENT, F. – CRATZ, A. eds. 2015). A hivatalos kínai kommunikáció mindenestre valóban ezt terjeszti. Ugyanakkor fontos látni, hogy az a geopolitikai és hatalmi helyzet, melyben az Új Selyemút kezdeményezés megszületett nem kifejezetten erre utal. A világkereskedelem súlypontjának tengerről szárazföldre helyezése, az ipari túlkapacitás kiszervezése, az USA-val való egyre nyíltabb, bár kétségtelenül a lehetőségekhez mérten konfliktuskerülő versengés egyértelműen túlmutat a mai világrend egyszerű kiegészítésénél, a jelek arra utalnak, hogy Kína minden szempontból kinőtte a Teng Hsziao-ping által elindított diszkrét, visszafogott geopolitikát.

Az Új Selyemút, mint kínai gazdaságpolitikai megfontolás

Jól érzékelhető, és a fent leírtak ismeretében érthető is, hogy a megfontolt és kimért hivatalos kommunikáció ellenére a kínai médiában az Új Selyemúthoz is számos utópisztikus gondolat és üzenet kapcsolódik, amelyek főként Eurázsia felemelkedéséhez, a résztvevő országok általános jólétéhez és boldogságához kötődnek. A Xinhuanet hírportál OBOR-ral foglalkozó tematikus részében például többek között az „Út egy boldogabb élethez” az „Út az álmokhoz” és az „Út a közös jóléthez” nevekkel illetik (LIU, CH. et al. 2016).

A kezdeményezés hivatalos motivációi tehát gazdasági természetűek, illetve egyfajta a közjó érdekében történő cselekvésre való felhívásként találják. A kínai kormány tehát nem hivatkozik az Új Selyemútra geopolitikai programként. A gyakorlat azonban már most is egészen mást mutat. Egyrészt látni kell, hogy az elmúlt időszakban az ázsiai kontinensen belül Kína megvalósította a hegemon hatalom egyik fontos pillérét: a legtöbb versenytársat felülmúló gazdasági és katonai hatalmat. Jelenleg, a Selyemút kezdeményezéssel egy időben, részben annak részeként a másik fontos pillér felépítése is folyamatban van: ellenőrzés az államközi

rendszer felett a nemzetközi intézményeken keresztül a nemzetközi intézményrendszer átalakítása által. Utóbbihoz kapcsolódóan nemrég 100 milliárd amerikai dollár kezdőtőkével, pekingi székhellyel megkezdte működését az Ázsiai Infrastrukturális Fejlesztési Bank (AIIB), amelyhez csatlakozik a Selyemút Alap, a BRICs-országok Új Fejlesztési Bankja és más Kína által támogatott nemzetközi együttműködések (ESZTERHAI V. 2016a). Bár az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank létrejöttét sok ország üdvözölte, mások számos fenntartással viszonyulnak hozzá. Ennek egyik fő oka, hogy tartanak Kína túlzott dominanciájától, különösen annak tükrében, hogy az ázsiai óriás nem rendelkezik jó referenciákkal a nemzetközi normák betartása terén. Amerika azzal kapcsolatban is kifejezte aggodalmát, hogy képes lesz-e Kína egy jól átlátható rendszert működtetni. Problémát okozhat a térség számos infrastruktúrafejlesztésre szoruló országának alig működő közigazgatása, ami a korrupció melegágya lehet. Az AIIB ennek enyhítésére, együttműködve a helyi önkormányzatokkal, az intézményesítést az általuk támogatott projektek fontos részévé tette (POLYÁK E. – SIMIGH F. 2016).

A hivatalos kommunikációkon túl nyilván feltárhatók egyéb mögöttes kínai gazdaságpolitikai megfontolások is. A Selyemút kezdeményezés által generált befektetésektől főként gazdasági növekedésének stabilizálását, a többletkapacitásokkal küzdő kínai ipar problémáinak enyhülését, piacának bővülését, és nem utolsósorban nemzetközi valutájának növekvő elfogadottságát remélheti Kína (TREBITSCH P. 2015). Számos publikáció (pl. FREEMAN, CH. W. 2016) és gazdasági szakpublicisztika (pl. PRIVÁTBANKÁR 2014) látott napvilágot arról, hogy az OBOR fő motivációja tartós növekedést hozni a kínai építőipar és a vasúti szállítmányozás számára, továbbá új közlekedési megoldásokkal segíteni a kínai fém- és cementtúltermelés piacra jutását. Ahhoz a kérdéshez azért érdemes óvatosan közelíteni, hogy pontosan milyen helyzetben is vannak az említett ágazatok Kínában, és helyzetük mennyiben motiválhat egy Új Selyemút volumenű kezdeményezést. Egy olyan méretű nemzetgazdaság és nagyhatalom esetében, mint Kína, ennél vélhetően összetettebb érdekszerkezet húzódik a háttérben. Egyrészt messze nem ezek az ágazatok adják a kimagasló exportértékeket (WORKMAN, D. 2017; ITC 2017). Továbbá ezeknek az ágazatoknak a termelése kevésbé mobilizálható, piacuk gyakran regionális, megrendeléseik felfutása belföldi infrastruktúrafejlesztésektől is várható, akár a Selyemút részeként, akár attól függetlenül.

A kezdeményezéssel azonban mindenképpen közelíteni lehet egymáshoz a világ két legnagyobb piacát, a kínait és az európaiakat (FREEMAN, CH. W. 2016). Érdekességésképpen megemlíthető, hogy Kína azonban nem csak az OBOR útján igyekszik magát jobban Európához közelíteni, termékei eljuttatásához utakat biztosítani. A felmelegedő klíma eredményeképpen hosszabb távon hajózhatóvá váló jeges-tengeri útvonalak egyszer majd kelet felé is rendszerszerűen elérhetővé teszik Európa és az USA Keleti-part piacait. Talán Észak-Mandzsúria tengeri kapcsolatának javítása mellett e gondolatok is motiválják Kína jelentős kikötőfejlesztését az oroszországi Zarubino környékén (FREEMAN, CH. W. 2016).

Eltérő nemzetközi érdekek és fogadtatás

Amerikai vonatkozások

A brit politikus és geográfus, H. J. Mackinder 1904-es értekezése fő állítása értelmében (MICHALLEF, J. V. 2017) Eurázsia szárazföldi uralásához Európából nézve először Kelet-Európán, majd ezen túl Közép-Ázsián keresztül vezet az út. A fenti tézisben Eurázsia feletti uralomnak kulcsa a „Világkontinens Szívének”, azaz Afganisztánnak és környékének dominálása, amelyért a XIX. században a „Nagy Játszmának” hívott konfliktussorozatban az Orosz és a Brit Birodalom csapott össze (KEARNS, G. 2013). E csatározásban a nyugati nagyhatalmi részvétel már a második világháború során átöröklődött Amerikára, és e törésvonal kitapintható egészen a XXI. század elejéig (HILL, J. G. 2013). (Még azzal együtt is, ha az Afganisztánért a XX. század második felétől vívott orosz küzdelmek, illetve ott és a Közel-Kelet egyéb vidékein tett amerikai fegyveres szerepvállalások háttere részben esetlegesebb, részben összetettebb a „Nagy Játszmánál”).

Kína ugyan már az amerikai szerepvállalás kezdetén a „Nagy Játszma” egyik tényezőjévé kezdett válni, de korántsem volt meghatározó (HILL, J. G. 2013). Napjaink gyökeres fordulata, hogy kifejezetten e geopolitikai törekvés főszerepére jelentkezett be sok száz év után újra Kína. A legfontosabb fejlemény az, hogy egy nyugati civilizáción (ezúttal ideértve a Szovjetuniót ill. Oroszországot is) kívüli hatalom nem a nyugatiak szövetségeseiként vagy csatlósként, hanem önálló politikaalakító

tényezőként lép fel a térségben. Kínát ugyan esetleges aktuális gazdasági helyzetében jelentkező feszültségek (lásd korábban bizonyos ágazatok túltermelése) is a külvilág felé fordíthatják, de a Selyemút kezdeményezés vitathatatlan eleme a hosszú távú hatalmi helyezkedés.

Az amerikai megközelítések is komplex kínai stratégiai érdekeket és célokat látnak az Új Selyemút megközelítés mögött (FREEMAN, CH. W. 2016), a kezdeményezés egy kínai–amerikai vetélkedés, sőt akár egy Amerika vs. Kína/Európa versengés újabb fordulataként is felfogható (MATOLCSY GY. 2017). Mindezzel összecseng, hogy a kezdeményezés közelmúltbéli infrastrukturális indíttatása is rokonítható amerikai mintákkal. Mintegy az USA második világháború utáni államközi autópálya (Interstate Highways) és egyéb infrastruktúra építésének a szétagolt országot kulturálisan és gazdaságilag egyesítő és fejlődést megalapozó hatásából tanulva, Kína az elmúlt két évtizedben viharos sebességgel építette ki a régiói közötti gyors kapcsolatot jelentő hálózatokat, beleértve autópályákat, gyorssebességű vasútvonalakat, vezetékes infrastruktúrákat, benne gyors adatátvitelt jelentő üvegszál hálózatokat, és jelenleg mindezekben a területeken a világ leghosszabb és talán legkorszerűbb hálózatával rendelkezik. Az országon belül kiépült hálózatot logikusnak tűnik összekötni a külvilággal, amelyre piaci igényekre válaszolva már az OBOR 2013-as hivatalos meghirdetése előtt is volt példa (FREEMAN, CH. W. 2016). Az amerikai értékelések szerint az infrastruktúrák határon túli kiépítésével, a szomszédos országokkal való összeköttetéssel Kína hasonló geopolitikai helyzetben találná magát, mint az Egyesült Államok Észak-Amerikában Kanada és Mexikó viszonylatában, csak sokkal nagyobb mértékben, az egész eurázsiai kontinensen. Ezzel megszűnne Kína hagyományos szárazföldi geopolitikai elszigetelődése, amit évezredek óta a Himalája, a középsiai sivatagok és maga Szibéria nehezen áthatolható térségei okoztak (FREEMAN, CH. W. 2016).

A kínai hivatalos kommunikációban az OBOR céljai gazdasági jellegűek, míg a XX. század második felének amerikai infrastruktúra-fejlesztési erőfeszítései mögött elsősorban katonai indokok játszották a fő szerepet, azonban éppen úgy, ahogy az USA-ban a katonai fejlesztések civil hatásai elképesztően megváltoztatták a gazdaságot és a társadalmat – gondoljunk csak az internetre –, úgy a kínai fejlesztéseknek is nyilvánvalóan lesznek katonai következményei. Megváltozik Eurázsia

hatalmi térképe, ahogy új gravitációs központok jelennek meg, vonzerőt gyakorolva elsősorban Kelet-Ázsiára, de az egész térségre is. A gazdasági és katonai vonatkozásokon túl az OBOR-nak az eurázsiai kontinens egészének Kína irányába fordulását is hozhatja magával.

A valójában soha hivatalossá nem tett, de jó ideig meghatározó 1992-es Wolfowitz doktrína szerint az Egyesült Államoknak meg kell akadályoznia, hogy bármely más ország jelentősebb regionális vagy globális dominanciát tudjon kialakítani. Az Egyesült Államok katonailag máig vitathatatlanul a legerősebb hatalom, de gazdaságilag utóbbi időben jelentős kihívói akadtak. A kínai ipari termelés másfélszerese az amerikainak, az EU-é harmadával nagyobb, és egyéb fejlődő országok, elsősorban India jelentősége is rohamosan nő. Azaz gazdasági értelemben az Egyesült Államok egyértelmű hegemoniája már a múlté. A Wolfowitz doktrína jegyében az Egyesült Államoknak érdekeivel ellentétes Kína és az EU, illetve Kína és Oroszország erősebb összefonódása, s erőteljes törekvései vannak ebben az irányban, de megakadályozni nem tudja (FREEMAN, CH. W. 2016).

Az Új Selyemút további amerikai vonatkozásait tárgyalja a kötet „Az Új Selyemút geopolitikai jelentősége – a XXI. századi Selyemút” című fejezete.

Ázsiai vonatkozások

A Kína és Európa közötti infrastruktúra kiépítése mellett a gazdaságok összehangolásának egyéb, talán kevésbé fontosnak látszó, de hasonlóan hatékony eszközeiben is jelentősebb fejlemények történtek. A vámeljáráások kölcsönös egyszerűsítése, pénzügyi, intézményi eljárások, ipari és egyéb szabványok összehangolása leegyszerűsíti a kereskedelmet és a gazdasági tevékenységek összefonódását az eurázsiai kontinensen, amely folyamatból az Egyesült Államok kimarad.

Amerika Japánnal együtt a szabványok és eljárások közös kidolgozásán túl kimarad a kínai kezdeményezésű regionális fejlesztési bankok és alapok felállításából és működtetéséből, így gazdasági károkat és pozícióvesztést szenvedhet el. Pozícióit és az európai piac elérését javítandó Japán is elkezdett az OBOR-hoz hasonló, csak annál jóval kisebb léptékű fejlesztéseket végrehajtani. Ezzel párhuzamosan,

India is ambiciózus terveket jelentett be, például egy iráni kikötő, Chabahar fejlesztésével (RUFF, A. 2016).

Eurázsia kelet–nyugati földrajzi összekötőjeként az OBOR nemzetközi kulcsszereplője Irán, amelynek más relációkban is kulcsszerepe van a Közel- és Közép-Keleten, és amely hagyományosan az amerikai stratégiák középpontjában áll. Irán az utóbbi időben egyre szorosabbá fonta kapcsolatát Indiával és Afganisztánnal, válaszul a kínai törekvésekre (RUFF, A. 2016).

Az OBOR-hoz köthető kínai fejlesztések Ázsia dái részén kijelölt csomópontjai Myanmarban, Sri Lankán és Pakisztánban találhatóak, éppen azokban az országokban, amelyek hagyományosan feszültségben állnak Indiával, a térség másik kulcsszereplőjével. Pakisztán Myanmarral együtt Kína régi szövetségese a térségben, gyakorlatilag körülölelve Indiát. Pakisztán részvétele az Új Selyemútban, elsősorban a nyugat-kínai, ujugurok lakta Kasgar és a pakisztáni Beludzsisztánban, az Arab-tenger partján található Gwadar között kiépítés alatt álló, többfajta infrastrukturális elemet, elsősorban utat és vasutat fölölelő Kína–Pakisztán Gazdasági Folyosó (China–Pakistan Economic Corridor, CPEC) (RUFF, A. 2016; CAI, P. 2017) által Kína új szereplőként belép az addig az Egyesült Államok által fő stratégiai prioritásként kezelt Közel-Keletre, közvetlen eléréssel az olajkitermelő vidékeket, illetve Afrikát és Európát. A folyosó és Gwadar kiépítésének terve jelentősen lehűtötte az addig meglehetősen közeli pakisztáni–amerikai kapcsolatokat. Az Obama adminisztráció által a Kínát is érintő „Pivot to Asia” kezdeményezést ez már azelőtt eljelentéktelenítette, hogy a Trump adminisztráció azt hivatalosan is felmondta, kifarolva az ezt alapvető részeként tartalmazó TPP-ből (Trans-Pacific Partnership) (RUFF, A. 2016).

India számára a Selyemúthoz kapcsolódó CPEC kezdeményezés jelentős stratégiai fenyegetést hordoz. A szubkontinensnyi országnak Kínával és Pakisztánnal is több fegyveres konfliktusa is volt, jelenleg is több száz kilométernyi vitatott határvonallal húzódik a felek között. Nem meglepő, hogy a fent említett, a pakisztáni Gwadartól mintegy hetven kilométerre fekvő iráni Chabahar kikötőjének fejlesztésében India is szerepet vállalt, amellyel közvetlen, Pakisztánt kikerülő kapcsolatot kíván kiépíteni Iránnal, Afganisztánnal és rajtuk keresztül Közép-Ázsiával. Ennek jelentős részeként Chabahartól Pakisztánon át Indiáig

gázvezeték építését tervezik az indiai igények ellátásának biztosítására, de kínai kezdeményezésre a vezetéket Gwadarnál észak felé építenék ki, a gázt India helyett Kína felé irányítva. A pakisztáni–kínai folyosó más szemszögből is kellemetlen India számra, mivel átmegy a vitatott, India által sajátjaként követelt Kasmír és Gilgit–Balisztán vidékén, felborítva a status quot. Mindezen túl egy lehetséges gwadari kínai haditengerészeti bázis az eddig érzékeny erőegyensúlyt nagymértékben billentené el India kárára. A kínai–pakisztáni kapcsolatok erősödése közelebb hozta egymáshoz Indiát és az USA-t, bár kérdéses, hogy képesek-e megakadályozni Kína térségbeli erősödését (FREEMAN, CH. W. 2016).

Pakisztán számára a Kínához közeledés részben az amerikai kapcsolatok lehülését hozta. Az ország mindeközben azzal is szembesül, hogy a kínai fejlesztések egyik célterületét képező Beludzsisztán tartományában – amely az ország egyharmadát teszi ki, de az 1948 előtti Indiából kiszakadt Pakisztánhoz a legkevésbé integrált és az országos átlagnál fejletlenebb térség – megerősödtek a dezintegrációs folyamatok, ami jelentős számú áldozatot követelő zavargásokban is megtestesült. A beludzsisztáni szakadár törekvéseket – pakisztáni vádak szerint – az indiai–iráni–afgán hármasszövetség támogatja, részben a fenti folyosó kiépítésének akadályozása érdekében (RUFF, A. 2016). A Kínából érkező pénzügyi források azonban hamar pótolták az USA-ból érkezetteket, megerősítve a pakisztáni vezetés elköteleződését.

Afrikai kitekintés

Az iráni–pakisztáni határon fekvő Gwadar kikötője és az iráni–kínai CPEC folyosó, valamint a Közel-Kelet és Európa mellett Afrika felé is tágra nyitja a kaput Kína. 2015-ben Kína bejelentette, hogy a világnak erre a térségére is kiterjeszti az OBOR kezdeményezést. Afrika szerepe a fentiekhez képest az Új Selyemút projektben azonban teljesen más. A XX. század végén intenzíven Afrika felé forduló kínai gazdasági aktivitás a kontinensre elsősorban nyersanyagforrásként, illetve termékei felvevőpiacaként tekintett, amelynek eredményeként 2009-re Kína vált Afrika legfontosabb kereskedelmi partnerévé (JOHNSTON, L. A. 2016). A XXI. század elején azonban a megváltozott gazdasági és demográfiai körülmények gyökeresen megváltoztatták Kína hozzáállását Afrikához.

A 2008-as válság után Kína nyersanyagigénye lecsökkent, ami az afrikai áruk iránti keresletet is visszavetette. Másrészt a kínai gazdaság növekedésének lassulása, az USA, mint legfőbb felvevő piac keresletének csökkenése, az ország elöregedése, a korábbi extenzív, az olcsó munkaerőre és az alacsony hozzáadott értékű összeszerelő tevékenységre épülő modell meghaladására készítette az ország vezetését. Mindennek teret engednek a felhalmozott hatalmas erőforrás-tartalékok is. Egyre inkább a kevésbé munkaintenzív, magasabb tudást és technológiát igénylő termelés, a szolgáltatások és a fogyasztás került középpontba, amivel párhuzamosan a tőkeexport is jelentős mértéket ölt. Afrikában a befektetések immár nem csupán a nyersanyagok, beleértve a mezőgazdasági és bányászati termékek előállításának biztosítását célozzák immár, hanem a demográfiai átmenet csúcsán lévő Afrika által biztosított olcsó munkaerőre épülő termelés kiszervezését (JOHNSTON, L. A. 2016; SUN, Y. 2015). Másrészt a fejlődő afrikai gazdaságok által támasztott kereslet csökkentheti a túlzott kapacitásokkal rendelkező kínai cement-, acél- és egyéb ipari ágazatok feszültségeit, illetve a hatalmas tökehiány a kínai megtakarítások jó részét is felszívhatja. A legjelentősebb tevékenységek az infrastruktúra fejlesztését szolgálják, a kínai ígéretek szerint autópályákkal, nagysebességű vasúthálózattal, vezetékes infrastruktúrákkal kötve össze a kontinens összes országát (SUN, Y. 2015).

Kína ilyen jellegű tevékenységei részben az Új Selyemút tengeri ágán, illetve Gwadarból könnyen elérhető országokban, például Etiópiában, Kenyában és Tanzániában összpontosulnak, bár a legnagyobb projektek még mindig elsősorban a nyersanyagok kitermelése elősegítése érdekében történnek, elsősorban Nigériában. Az infrastrukturális, az ipari és nyersanyag-kitermeléssel összefüggő tevékenységek mellett Kína a bilaterális egyezmények mellett a különböző nemzetközi pénzügyi alapjainak tevékenységét is kiterjesztette Afrikára, jelentős összegekkel ellátva azokat (SUN, Y. 2015). Az érintett országok vezetői és Kína hivatalosan rózsaszín képet festenek a fenti lehetőségekről, azonban nem hivatalosan Kínában is sok a bizonytalan hang. Kétségek merültek föl, hogy az afrikai országok vissza tudják-e majd fizetni e tetemes összegeket. Afrikában jelentős politikai bizonytalanságok vannak az országok többségében, gyakoriak

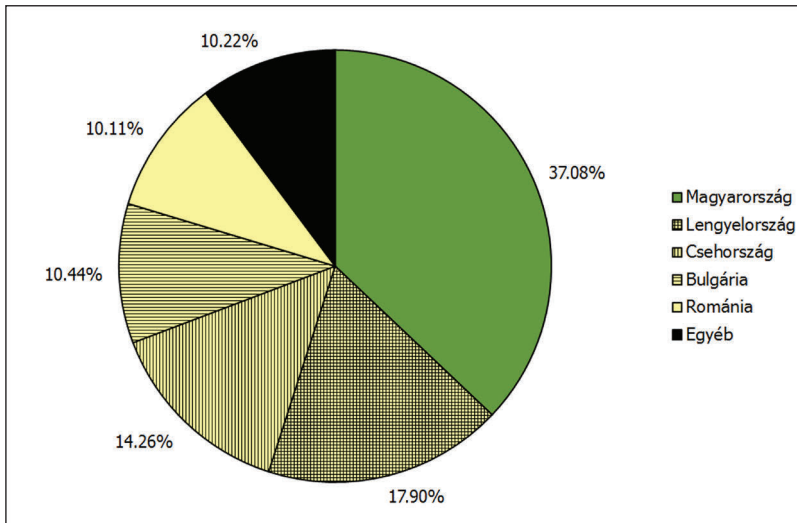
a polgárháborús cselekmények, és a szabályozási, igazgatási környezet is nagyon ingatag. Kínában hiányzik a volt európai gyarmattartó országokban meglévő felhalmozott tapasztalat és tudás ezen országok és társadalmak működéséről, így sok kezdeményezés vérezhet el a hozzáértés hiányán. Továbbá a deklarált ambiciózus célokkal szemben a megvalósult kínai kísérletek munkaintenzív tevékenységek Afrikába kiszervezésére kisszámúak, és a kontinens csupán néhány országát, Etiópiát és a Dél-afrikai Köztársaságot érintették eddig, bizonytalan sikerrel (SUN, Y. 2015).

Az Új Selyemút kezdeményezés európai vonatkozásai

A következőkben az Unió és Kína közötti kapcsolatok rövid áttekintése olvasható. Két további fejezet részletesen is foglalkozik e témakörrel, mivel e kötet fő küldetése szempontjából különösen releváns az európai kontextus (lásd a kínai kezdeményezés magyarországi kapcsolódásainak feltárása). „Az Európai Unió és magországainak változatos viszonyulása az Új Selyemúthoz és az új kínai gazdasági szerepekhez” című fejezet az EU és Kína közötti gazdasági kapcsolatok alakulására fókuszál, és mindeközben kitér az EU vezető nemzetgazdaságainak változatos szándékaira is, amely országok köztudottan fontos gazdasági partnerei hazánknak is. „Az Új Selyemút, mint fejlesztéspolitikai tényező” fejezet az EU és Kína közötti fejlesztéspolitikai dimenziójú kooperációkat vizsgálja, és ennek kapcsán részletesen foglalkozik a kelet-közép-európai és magyarországi vonatkozásokkal is.”

Kétségtelen, hogy az Új Selyemút projekt a legtöbb szempontból egyértelműen veszélyezteti az amerikai érdekeket, mert olyan területekre kívánja befolyását kiterjeszteni (Dél-Ázsia, Közép-Ázsia, Közel-Kelet), ahol az elmúlt években az USA jelenléte meggyengült (ESZTERHAI V. 2016a). Európai szempontból azonban a helyzet korántsem ilyen egyszerű. A kínai kormány kijelentése szerint az OBOR egy köreiből senkit ki nem záró nemzetközi kezdeményezés, melyhez bármely ország csatlakozhat. Peking azt is hangsúlyozza, hogy az Új Selyemút az infrastruktúra és az elérhetőség fejlesztése tekintetében kiegészítő jelleggel kapcsolódik már létező nemzeti és közösségi tervekhez (pl. Juncker Terv). A „befogadó” megközelítés

ellenére azonban értelemszerűen nem minden EU-s ország egyformán releváns az OBOR szempontjából. A kezdeményezéshez kötődő fejlesztési projektek földrajzi elhelyezkedése alapján a kínai kormányzat a két legfontosabb területnek Kelet-Közép-Európát és Délkelet-Európát (különösen Görögországot) tekinti (PUTTEN VAN DER, F.-P. et al. eds. 2016). A kelet-közép-európai régión belül a közvetlen kínai tőkebefektetések megoszlása alapján hazánknak domináns szerep jut (3. ábra).



3. ábra: A közvetlen kínai tőkebefektetések aránya a 16 kelet-közép-európai országban (100% = 1435,76 millió \$), 2014.

Adatforrás: TIANPING, K. 2015

Az Európai Unió ma Kína legnagyobb kereskedelmi partnere, a tendenciák alapján pedig Kína is hamarosan az Unió legfontosabb kereskedelmi partnerévé léphet elő. 2014-ben a két terület közötti árukereskedelem volumene megközelítette a 470 milliárd €t. A befektetések értékei mindkét irányban növekedést mutatnak, az Unió Kína legnagyobb öt befektetője között van. Az EU területén történő kínai tőkebefektetések volumene mára meghaladja az Unió Kína területén történő befektetéseit (SCHWEISGUT, H. D. 2015). Ennek ellenére az Európai Unió, különösen a számára kényes területeken igyekszik meggátolni a gyors kínai terjeszkedést. Brüsszel gyakran kritikával illeti Peking hivatalos politikáját,

a sajtóban időnként az is előkerül, hogy Peking „oszd meg és uralkodj” elven igyekszik minél több tagállamot maga mellé állítani (PAVLICEVIC, D. 2016). Az Unió attól is tart, hogy Kína komoly érdekeltségeket szerezhet a régió acél- és energetikai iparában, amelynek külső kézbe kerülése jelentős biztonságpolitikai kockázattal jár. Peking, az ilyen aggodalmakat ellensúlyozandó, több gesztust is gyakorolt az EU és a nyugat-európai országok felé: Kína tagja lett az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Banknak (EBRD), valamint önként vállalt anyagi hozzájárulást a Juncker-tervhez is (KACZMARSKI, M. 2015; PAVLICEVIC, D. 2016). A hazánk, az EU és Kína hármásának kapcsolata szempontjából különösen érdekes lehet, hogy 2017 novemberében várhatóan Budapesten találkozik majd egymással a tizenhatok vezetése a kínai vezetéssel (BEKE K. 2017).

Kelet-Közép-Európa Kína-terveiben elfoglalt pozíciójával kapcsolatban erősen megoszlanak a vélemények. Egyesek szerint a térség a kínaiak európai hídfőállása lehet, mások azonban sokkal inkább egyfajta trójai faló szerepet prognosztizálnak neki. Kína legfontosabb kereskedelmi partnere Európa. A közöttük mozgó áruk legnagyobb része jelenleg a tengeren kerül szállításra. Ha ez a jövőben megfordul a szárazföldi szállítás javára, a Selyemút kulcsfontosságú gazdasági tényezővé válhat Kelet-Közép-Európa számára is (SÁRVÁRI B. – SZEIDOVITZ A. 2016). Peking ugyan közeledik a térség országaihoz, elköteleződni azonban érzékelhetően senki felé nem szándékozik. A „tizenhatok” országaiban történő kínai befektetések volumenéből kitűnik, hogy az utóbbi években Kína figyelme Magyarország felé fordult. Míg 2009-ben Lengyelország vezette a befektetési „ranglistát”, 2014-ben a tizenhatokon belül már hazánkban valósult meg a közvetlen kínai tőkebefektetések mintegy 1/3-a, (ZUOKUI, L. 2016). Ezen befektetések földrajzi koncentráltóságát érzékelteti, hogy a teljes összeg 95 százaléka hat országban, Magyarországon, Lengyelországban, Csehországban, Romániában és Bulgáriában összpontosult (KRATZ, A. 2016).

Jelenleg két nagy, Magyarországot közvetlenül érintő projekt van folyamatban, amely közvetlenül az OBOR-hoz köthető. Az egyik a Budapest és Belgrád közötti vasútvonal felújítása és gyorsvasúttá alakítása, melyről a megegyezés már 2013-ban megkötöttetett a kínai, a magyar és a szerb fél között. Az eredeti tervek szerint az építkezés 2016 szeptemberében kezdődött volna, és 2017 végére fejeződött volna be, azonban politikai és jogi okok miatt jelentős késéssel kell számolni, jelen

állítás szerint a munkálatok várhatóan 2017 végén kezdődnek majd. A beruházás jelentősége Kína számára a már többségében általuk birtokolt pireuszi kikötőből induló kínai vasúti szállítmányok európai elosztásában rejlik. A 1,5 milliárd €s projekt keretében hazánk területén 160 km-nyi gyorsvasút épül majd, melynek eredményeként a két főváros közötti menetidő kevesebb, mint a jelenlegi felére fog csökkenni. (XINHUANET 2015; MATURA T. 2016).

A másik, OBOR-hoz köthető magyarországi projekt keretében hazánk a kelet-közép-európai 16+1 ország tagjaként 2014 májusa óta ad otthont a Kína–Kelet-Közép-Európa Turisztikai Koordinációs Központnak (Tourism Coordination Centre – TCC). A központ célja, hogy az együttműködéshez csatlakozott 17 országot egy turisztikai célterületként népszerűsítse a kínai turisztikai piacon. Az államigazgatás, a nemzeti turisztikai szervezetek és a kínai utazásszervezésben érdekelt vállalkozások szintjén megvalósuló együttműködés fő területei a vízumkérdések megkönnyítése, a légiforgalmi járatok fejlesztése, a Selyemút turisztikai fejlesztése és a regionális oktatási kapcsolatok elmélyítése (KÍNA–KÖZÉP-KELET-EURÓPA TURISZTIKAI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT 2016). A létrejött központhoz köthetően 2016 márciusában a Kínai Nemzeti Turisztikai Hivatal (China National Tourism Administration) Budapesten nyitotta meg első irodáját a kelet-közép-európai régióban, és szinte azonnal reklámkampányt is indított „Gyönyörű Kína, Selymút” (Beautiful China, Silk Road) címmel.

Utóbbi kezdeményezést leszámítva Kína nem népszerűsíti intenzíven és széles körben az OBOR-t. Bár a köztudatban így kevés információ él az Új Selyemútról, a Pekingben működő kutatóintézetek magyar szakértőket és kutatókat is bevontak a kezdeményezéssel kapcsolatos kutatásokba (MATURA T. 2016). Magyarország külpolitikai és külgazdasági kommunikációjának egyik központi eleméhez, a „Keleti Nyitás” narratívájához egyébként kitűnően illeszkedik az OBOR. Az Új Selyemúttal foglalkozó formalizált pozíciós papír vagy stratégiai ugyanakkor még nem készült Magyarországon.

Az eddig tervezett és megvalósult projektek alapján úgy tűnik, hogy a témához kapcsolódóan hazánk és Kína között a turisztikai és kulturális együttműködések a legsikeresebbek. Ez nem véletlen, hiszen a két ország e téren régóta együttműködik, és e témakörökben nincsenek jelen az infrastruktúra-fejlesztés esetében adott adminisztratív nehézségek (eltérő és európai részről szigorú szabályozások).

Irodalomjegyzék

- BEKE K. 2017: Aprópénzért veszi meg Kína Magyarországot is? – Portfólió március 6. – http://www.portfolio.hu/gazdasag/apropenzert_veszi_meg_kina_magyarorszagot_is.1.244835.html?utm_source=index.hu&utm_medium=dox&utm_campaign=E2%80%A6 – 2017. 03. 24.
- CAI, P. 2017: Understanding China's Belt and Road Initiative. – In: Lowy Institute Analyses. – https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative#_ednref53 – 2017. 03. 22.
- CHRISTIAN, D. 2000: Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History. – *Journal of World History* 11 (1)
- CSIZMADIA N. 2016: Geopillanat – A 21. század megismerésének térképe. – Budapest: L'Harmattan pp. 162–173.
- ESZTERHAI V. 2016a: Az Egy Övezet, Egy Út geopolitikai jelentősége történelmi távlatban. – *Hungarian Geopolitics* 3. – Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány pp. 8–17.
- ESZTERHAI V. 2016b: Xi Jinping. – *Hungarian Geopolitics* 3. – Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány pp. 105–107.
- FELFÖLDI SZ. 2009: Egy új szemléletű Selyemút-történet alapvonalaihoz. – *Ókor* 2.
- FEWSMITH, J. 2013: Xi Jinping's Fast Start. – *China Leadership Monitor* 41. – Hoover Institution
- FREEMAN, CH. W. 2016: "One Belt, One Road:" What's in It For Us? 4th November. – Honolulu. – written version of presentation <http://chasfreeman.net/one-belt-one-road-whats-in-it-for-us/> – 2017.03.24.
- GODEMENT, F. – CRATZ, A. (eds.) 2015: „One Belt, One Road”: China's great leap outward. – London: European Council on Foreign relations, China Analysis. – http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf – 2017. 03. 24.
- HILL, J. G. 2013: Proceed to Peshawar. – Annapolis: Naval Institute Press pp. 1–11.
- HOFMAN, B. 2015: China's One Belt, One Road Initiative: What we know thus far. – Washington: The World Bank, 12th April. – <http://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/china-one-belt-one-road-initiative-what-we-know-thus-far> – 2017.03.24.

- HORVÁTH Z. – KISS A. 2016: A történelmi Selyemút – A távolsági kereskedelem és a kultúrák eurázsiai áramlásának ütőere. – Hungarian Geopolitics 3. – Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány pp. 20–33.
- HUANG, Y. 2016: Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. – China Economic Review. – Elsevier
- ITC 2017: Market Analysis and Research, International Trade Centre: Trade Map – Trade statistics for international business development <http://www.trademap.org/Index.aspx> – In: WORKMAN, D.: China's Top 10 Exports. – In: World's Top Exports. – <http://www.worldstopexports.com/chinas-top-10-exports/> – 2017. 06. 13.
- JOHNSTON, L. A. 2016: Africa, and China's One Belt, One Road initiative: Why now and what next? – Bridges Africa 5 (7): – International Centre for Trade and Sustainable Development. – <http://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/africa-and-china's-one-belt-one-road-initiative-why-now-and-what> – 2017. 03. 24.
- KACZMARSKI, M. 2015: China on Central-Eastern Europe: '16+1' as seen from Beijing. – Ostrodek Studiów Wschodnich 04. 14. – <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-04-14/china-central-eastern-europe-161-seen-beijing> – 2017. 03. 24.
- KEARNS, G. 2013: Beyond the Legacy of Mackinder. – Geopolitics 18 (4)
- KÍNA–KÖZÉP-KELET-EURÓPA TURISZTIKAI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT 2016: Kína–Közép-Kelet-Európa Turisztikai Koordinációs Központ. – <https://peking.mfa.gov.hu/page/kina-koezep-kelet-europa-turisztikai-koordinacios-koezpont> – 2017.03.24.
- KRATZ, A. 2016: The Best of Both Worlds? CEE's Place in China-Europe Economic Relations. – In: STANZEL, A. – KRATZ, A. – SZCZUDLIK, J. – PAVLICEVIC, D.: China's Investment in Influence: The Future of the 16+1 cooperation. – European Council on Foreign Relations pp. 6–9.
- LIU, CH. – LI, B. – TIAN, D. 2016: Yearender: Belt and Road Initiative – road to change. – Xinhua 23rd December – http://news.xinhuanet.com/english/2016-12/23/c_135927417.htm – 2017.03.24.
- MACKINDER, H. J. 1942: Democratic Ideals and Reality. – Washington: National Defence University Press (eredeti publikálás: 1919)
- MATOLCSY GY. 2017: 2050 – A Párizsi Megállapodás (Vesztfáliai Béke 2.0) zárta századunk első harmadát. – HUG – Hungarian Geopolitics 1 pp. 156–165.

- MATURA T. 2016: Hungary: Along the New Silk Road across Central Europe. – In: PUTTEN VAN DER, F.-P. – SEAMAN, J. – HOUTARI, M. – EKMAN, A. – OTERO-IGLESIAS, M. (eds.): Europa and China's New Silk Roads. – A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC) pp. 35–37.
- MERCATOR INSTITUTE FOR CHINA STUDIES 2015: One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network. – MERICS China Mapping, MERICS.org – https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/pic/China-Mapping/ChinaMapping_Silk_Road_DEC2015.pdf – 2017. 03. 24.
- MICHALLEF, J. V. 2017: Beijing's 'One Belt-One Road' Strategy: Why Geography Still Matters. – Militar.com 02. 16. – <http://www.military.com/daily-news/2017/02/16/beijings-one-belt-one-road-strategy-why-geography-still-matter.html>
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2013a: President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries. – http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml – 2017. 03. 24.
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, CHINA 2013b: Xi Jinping Calls for the Building of New Type of International Relations with Win-Win Cooperation at the Core in a Speech at the Moscow State Institute of International Relations. – http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcf1_665694/t1024781.shtml – 2017. 03. 24.
- NDRC 2015: National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China 2015: Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. – First Edition, March
- PAVLICEVIC, D. 2016: China in Central and Eastern Europe: 4 Myths. Debunking for myths about China's „16+1” platform with Central and Eastern Europe. – The Diplomat, 16th June – <http://thediplomat.com/2016/06/china-in-central-and-eastern-europe-4-myths/> – 2017.03.24.
- POLYÁK E. – SIMIGH F. 2016: Az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank. – Hungarian Geopolitics 3. – Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány pp. 126–129.

- PRIVÁTBANKÁR 2014: Új Selyemút: Így válhat még erősebbé Kína. – http://privatbankar.hu/fidelity_6/ujhelyemutigyvalhatmegeerosebbeki na280576 – 2017.03.24.
- PUTTEN VAN DER, F.-P. – SEAMAN, J. – HOUTARI, M. – EKMAN, A. – OTERO-IGLESIAS, M. (eds.) 2016: Europa and China's New Silk Roads. – A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC)
- RUFF, A. 2016: China's 'One Belt One Road' upsets USA, India. – KashmirWatch, 3rd September. – <http://kashmirwatch.com/chinas-one-belt-one-road-upsets-usa-india/> – 2017.03.24
- SÁRVÁRI B. – SZEIDOVITZ A. 2016: The Political Economics of the New Silk Road. – Balti Journal of European Studies 6 (1): (20)
- SCHWEISGUT, H. D. 2015: The European Union and China: global partners with global responsibilities. – Tsinghua University Global Vision Lectures, 19th November. – https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/15601/european-union-and-china-global-partners-global-responsibilities_en – 2017.03.24.
- SCOTT, R. 2016: China's Maritime Silk Road project advances. – Hellenic Shipping News, 12th July. – <http://www.hellenicshippingnews.com/chinas-maritime-silk-road-project-advances/> – 2017. 03. 24.
- SOLDATKIN, V. 2013: In Moscow, new Chinese leader Xi warns against meddling. – Reuters, 23rd Mach. – <http://www.reuters.com/article/us-china-russia-moscow-idUSBRE92M02F20130324> – 2017. 03. 24.
- SUN, Y. 2015: Inserting Africa into China's One Belt, One Road strategy: A new opportunity for jobs and infrastructure? – Brookings Institution, 2nd March. – <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2015/03/02/inserting-africa-into-chinas-one-belt-one-road-strategy-a-new-opportunity-for-jobs-and-infrastructure/> – 2017. 03. 24.
- TIANPING, K. 2015: The 16+1 Framework and Economic Relations Between China and the Central and Eastern European Countries. – CritCom (A Forum for Research and Commentary on Europe), 14th December. – <http://councilforeuropeanstudies.org/critcom/161-framework-and-economic-relations-between-china-and-ceec/> – 2017. 03. 31.
- TREBITSCH P. 2015: Új Selyemút: Kína új megaprojektet készít elő. – Kitekintő, március 17. – http://kitekinto.hu/keletazsia/2015/03/17/uj_selyemut_kina_uj_megaprojektet_keszit_el – 2017.03.24.

- UNESCO 1999: About the Silk Road. – UNESCO.org. – <http://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road> – 2017. 03.24.
- WORKMAN, D. 2017: Highest Value Chinese Export Products. – In: World's Top Exports. – <http://www.worldstopexports.com/highest-value-chinese-export-products/> – 2017. 06. 13.
- XINHUANET 2015: China agrees railway deals with Hungary, Serbia. 24th November – http://news.xinhuanet.com/english/2015-11/24/c_134850726.htm – 2017.03.24.
- ZENN, J. 2015: Future Scenarios on the New Silk Road Security, Strategy and the SCO. – China Brief 15 (6)
- ZUOKUI, L. 2016: The One Belt One Road Initiative in the Context of the 16+1 Cooperation. – Dangdai Shijie Yu Shihui Zhuyi (3)